

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 1

公述意見の要旨	市の考え方
<p>事業期間は令和5年度からで、完成目標は令和15年度（2033年度）とのことでありますが、私はこの間に社会・経済環境の激変があり、工事を進めるのに大きな困難が生じるのではないかと思います。</p> <p>これからの時代は、従来型のように、時間を折れ線グラフ、棒グラフの一方の軸として、他の軸とは別個にただ単純な数量的堆積として、整理や叙述、スケジュール管理のためのもの差しとしてとらえてはいけません。</p> <p>世界は、第一次大戦、第二次大戦を経て、1970年代からの転換期に入り、世界をリードしてきたアメリカも今や他国に対するありようを大きく様変わりさせている、今日の21世紀、2020年であります。</p> <p>肝要なことは、これこれの事業をやる、についてはこれこれの時間がかかるであろうという計画の立て方を改めなければいけません。</p> <p>今後は、以前にも増して、私たちのつくり出している世界ではあるのだけれど、管理できない、管理しにくい事象が増えてゆくのではないかと。西洋の合理主義、たとえば世界には法則というものがあり、人間はそれを使えばやりたいことができる、というような発想では足りなくなっている。</p> <p>新聞記事によりますと、損害保険の業界では、近年の自然災害の多発を受けて関係する保険の期間を10年だったところを5年に短縮する動きが出ているそうです。また、黒字でもリストラを進める企業が幾つもあることが現在の経済界の傾向だそうです。2020年の東京五輪の延期を、誰が予想したのでしょうか。</p> <p>明治の文豪、夏目漱石の小説を読みますと、当時の東京を「生き馬の目を抜く」と表現しております。極めて私事ながら1976年、地方から上京して東京・神田の牛丼店で牛丼が注文した後、あっという間に目の前に現れたのには驚きました。</p> <p>これから迎える時代は、今までと比べて、このように、私たちが、「全然別の所に来た」と感じるような時代なのかもしれない。ただ、そういう不安を抱えるのは、私たちが、これまでの人類の営為によって、今までの人たちよりも多くのもを持っているからでしょう。</p> <p>では、どうしたらいいのか。時間をどのようにとらえたらいいのか。グラフの一方の軸としての観念でいいのか。時間は、ただ経過させてゆくものではなく、私たちも時間の一部とならなければならないのではないかと。私たちの一部がまた時間とならなければいけないのではないかと。戦争には限らないのだけれど、戦争を「する」のではなく、戦争を「生きる」のでなければ生き残れない。</p> <p>しかし、なんと言ってもわからないのですが、今できることは「約11年程度」と想定されている事業期間を短くすることでしょう。そのためには除却する踏切の数を減らすこともやむを得ないと思います。</p> <p>再び私事で恐縮なのですが、何十年前、少壮の時、幸いを受けまして青雲の志を抱き、地方から東京へ進学することができたのですが、その折、事業家だった祖父に「おじいさん、10年待ってくれ、10年たったら、弁護士になって帰ってくるから」と芝居の文句のようなことを言いましたら、苦労人だった祖父が目に浮かんだ涙をぬぐったのですが、その言葉はまったく空文句に終わってしまいました。まさに、人生、「一寸先は闇」でした。最初の想定10年は長かった。5年、4年にすればよかったですと思います。</p> <p>もっともっと後のことはわかりませんが、現在からしばらく先、自治体の経営も、一炊の夢のような頼りない個人の経営と同じように考える方がいいのではないのでしょうか。</p> <p>今回の事業の性格からいって、どうしても、やらなければ市民の生活が立ちゆかなくなる事業か、どうか。だからこそ、事業期間を5年に、できうれば3年にして、早く完了させ、不測の事態に備えるべきだと思います。</p>	<p>本市では、市内167箇所（令和2年7月現在：157箇所）の踏切について、今後の踏切安全対策を計画的に進めるため、「踏切の遮断時間や交通量」、「都市計画道路やまちづくりとの整合」、「市民要望」等、様々な評価指標を基に絞り込みを行い、「横浜市踏切安全対策実施計画（平成28年3月）」を策定しています。この中で、相模鉄道本線「鶴ヶ峰駅周辺」を最も優先的に事業化の検討を進める区間として選定しました。</p> <p>本事業実施区域には、鶴ヶ峰駅付近を通る市道今宿第401号線（水道道）と相模鉄道本線が交差する箇所にある鶴ヶ峰2号踏切をはじめとして合計10箇所の踏切（西谷3号、鶴ヶ峰1号～9号踏切）があり、道路が分断されていることで交通渋滞が発生し、歩行者の安全性確保や災害時等の緊急活動への影響が課題となっています。</p> <p>また、鶴ヶ峰駅南側では、平成19年に市街地再開発事業が完了し、現在は、北側でまちづくりの検討が進められていますが、線路や踏切により地域が分断され、南北の一体的なまちづくりの進捗に大きな障害となっています。</p> <p>これらの課題を解決するためには、鉄道を地下化し、連坦する10箇所の踏切を一挙に除却する連続立体交差事業が最も効果的と考えており、今後、事業実施に向け、事業期間及び事業費について精査を行うとともに、早期事業完了を目指してまいります。</p>

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人 2

公述意見の要旨	市の考え方
<p>そもそも目的を四つあげたが歩行者の安全利便は何番なのか。最優先なのか。児童の安全を優先するのなら歩道橋を作ればよい。安く早く済む。雨には屋根をつければよい。</p> <p>星川の高架化が予定を大きく狂っている（予算もオーバー）。これも11年で済むのか。700億で済むのか。なぜ教訓にしないのか。</p> <p>車の通らない踏切は安全だが工事で車を通したら逆に危険になる（歩行者が）。</p> <p>渋滞は交差点が問題であって、踏切は関係ないのではないのか。延期を。</p> <p>そもそも分断されているのは鉄道よりも交差点でないか。車が増えれば十字路で長時間渋滞する。どっちが長いか比べて、ちゃんと数字を出してほしい。</p> <p>緊急というなら、駅に連絡して止めればいい。</p> <p>あそこは、低い所で、大雨で洪水にでもなれば危険だ。</p> <p>700億もかける理由が全くわからない。</p> <p>線路跡地がもし道路にでもなれば、歩行者にとってははるかに危険になる。</p>	<p>本市では、市内167箇所（令和2年7月現在：157箇所）の踏切について、今後の踏切安全対策を計画的に進めるため、「踏切の遮断時間や交通量」、「都市計画道路やまちづくりとの整合」、「市民要望」等、様々な評価指標を基に絞り込みを行い、「横浜市踏切安全対策実施計画（平成28年3月）」を策定しています。この中で、相模鉄道本線「鶴ヶ峰駅周辺」を最も優先的に事業化の検討を進める区間として選定しました。</p> <p>本事業実施区域には、鶴ヶ峰駅付近を通る市道今宿第401号線（水道道）と相模鉄道本線が交差する箇所にある鶴ヶ峰2号踏切をはじめとして合計10箇所の踏切（西谷3号、鶴ヶ峰1号～9号踏切）があり、道路が分断されていることで交通渋滞が発生し、歩行者の安全性確保や災害時等の緊急活動への影響が課題となっています。</p> <p>また、鶴ヶ峰駅南側では、平成19年に市街地再開発事業が完了し、現在は、北側でまちづくりの検討が進められていますが、線路や踏切により地域が分断され、南北の一体的なまちづくりの進捗に大きな障害となっています。</p> <p>これらの課題を解決するためには、鉄道を地下化し、連坦する10箇所の踏切を一挙に除却する連続立体交差事業が最も効果的と考えており、これにより本事業実施区域周辺の渋滞などの交通環境の改善を図っていきます。</p> <p>浸水防止対策については、大雨時に浸水が想定される区域や浸水する深さなどの情報をまとめたハザードマップにより、本事業実施区域周辺で想定されている浸水の状況を把握しており、浸水を防止し安全を確保するため、必要に応じて地下駅出入口への止水パネル設置等の対策を講じます。</p> <p>線路の跡地については、所有者である相模鉄道株式会社に対して、地域が抱える課題の解決に資する土地利用ができるよう働きかけていきます。</p> <p>今後、事業期間及び事業費については、事業実施に向けて精査を行ってまいります。</p>